

150 aastat Märjamaa valla sümboli – Konuvere silla valmimisest

Vello Vaarma ettekanne Märjamaa kodulookonverentsil 26. veebruaril 2011

Postijaamade korraldamisele Eesti alal hakati rõhku panema juba Rootsi ajal, kui kuninganna Kristina dekreedist tulenevalt seati 1638.a. sisse postiühendus Rootsiiga. Postijaamade ülesandeid täitsid esialgu teeäärased kõrtsid. Aastakümneid toimunud postikorralduse Eestis lõpetas 1700.a. puhkenud Põhjasõda.

Kümne aasta pärast algas Eesti- ja Liivimaal, nüüd juba Vene riigi koosseisus, nii reisijate kui postiveo uuesti sisseseadmine. Asutati postijaamade võrk, mille ülalpidamine pandi rüütelkonnale ja nii jäi see tsaariaja lõpuni. Sõiduhobuste

varustamine heina ja kaeraga oli postikoormisena talupoegade õul.

Tallinn – Pärnu – Riia suunal sai postiühenduse pidamine alguse 1713. a. Postijaamadena kasutust leidnud kõrtsihoonete seisukord muutus aastatega halvemaks ja 1735.a. oli rüütelkond sunnitud Päärdust Pipra jaama ümber paigutama Vigala poole Poti kõrtsi, kuni sai valmis spetsiaalne Jädivere postijaama hoone koos hobusetalliga.

Märjamaa kihelkonnas on tegutsenud postijaamu nii Märjamaa, Haimre, Paeküla kui Sõtküla nime all, tulenevalt sellest, millise mõisa alal nõudmistele vastav kõrts paiknes.

Paeküla kõrts põles 1791.a. maha ja selle otstarvet postiveo alal hakkas täitma Sõtküla kõrts. Samast aastast pärinevad ka esimesed kirjalikud teated, mis käsitlevad sildade ehitamise vajadust Konuveresse Vigala jõe ja Päärdu Velise jõe. Nimelt tuletas Tallinna kubermanguvalitsuse postiameti ülem G. V. Hoffmann oma kirjas haldusvalitsusele meelde, et juba viis aastat tagasi, 1786.a. on juhitud tähelepanu nende sildade rajamise hädavajalikkusele. Parvega jõge ületades, eriti suurvee aegu, võib kergesti juhtuda õnnetus ja postisaadetiste säilimine pole tagatud.

Esimesed sildade maksumuse kalkulatsioonid, mis koostati koos kohalike olusid tundva Tallinna ehitusmeistri Brauniga, saatis Liivimaa kubermangu arhitekt I. D. Bantelmann Eestimaa tsiviilkuberneriile von Budbergile 1823.a. Konuvere ja Päärdu sild pidid tulema mõlemad 24 sülda ehk 51 meetrit pikad, kuid ehitamiseni asi ei jõudnud.

1832.a. on rüütelkond jätkuvalt seisukohal, et mõlemad parvülesõidukohad peavad jääma endistiivisi toimima. Põhjendati, et kevadine suurvesi on lühiajaline ning kallaste iseloomust tulenevalt peaks ehitama väga pikad sillad, mis palju maksma läheks. Ka 1850.a. ei jõutud ehitamiseni. Rüütelkonna peamees von Engelhardt teatas et ollakse nõus tegema mõlemale jõe veid uued parved,

Ehitamise otsuseni jõuti alles Mahtra sõja aastal 1858, mil insener ja arhitekt F. W. Alisch esitas Konuvere silla projekti üksikasjaliku 46 800 rubla suuruse eelarvega. Kuuevõlvilise kivisilla pikkuseks kavandas ta 360 jalga (110 m) ja ühe võlvi silde ulatuseks 30 jalga (9,15 m). Sambad pidid toetuma paele.

On säilinud võlvi ladumise ja töö maksumuse arvutus, mis pakub huvi teostamise meetodika poolest. Võlvi ladumiseks tuli tahuda kahesuguseid kive. Ühed 15 x 7,5 ja teised 10 x 15 tolli, mõlema paksus 3...5 tolli. Võlvi igasse ritta kulub 32 + 24 kiilukujulist kivi ja kaare suunas 133 rida. Järelikult on ühes võlvis 4256 + 3192 = 7448 kivi. Mürsepal tuleb päevas tahuda 7 kivi, seega igale võlvile kulub 1064 mürsepapäeva, mis maksavad igaüks 66 kopikat ja ühe võlvi kivid kokku 702 rubla 24 kopikat.

Leping Konuvere ja Päärdu silla ehitamiseks sõlmiti rüütelkonna esindajate B.von Uexkülli ja Otto von Budbergi ning ettevõtja F. Johannsoni vahel 28.jaanuaril 1860. Sild sai valmis 1861.a. Päärdu sild aga jäigi tollal teadmata põhjusel ehitamata. 1906 .a. koostati Päärdu ja Teenuse jaoks raudbetoonsildade projektid – teine ehitati valmis, kuid Päärdu sai vaid puitsilla ja sedagi alles Eesti Vabariigi esimesel aastal.

Konuvere silda remonditi ulatuslikumalt esimest korda aastail 1908/09. Ehitusmeistri V.Pöldotsa juhtimisel laoti uuesti kaldasammaste tugiseinad ja ehitati raudkivist jäämurdjad.

1935.a. laiendati sõidutee gabariiti ja ehitati sillale kõnniteed. Kivipostide asemele pandi raudtorupiirded. 1941.a. sai sild sõjaolukorras kannatada, kuid taastati endisel kujul. 1950 aastal uuendati

hüdroisolatsioon.

1961.aastal, Märjamaa rajooni ajal, oli sillas suur juubel – ta sai sajandivanuseks. Olles algselt ehitatud vaid hobuveokite tarbeks, tuli tal oma võlvidel taluda aasta-aastalt järjest rängemaid koormusi. Ülekihutavate tulihobude mass ulatus 20 – 30 tonnini. Aga ta pidas vastu veel üle 30 aasta.

Oma raamatus „Eesti sillaehitus“ annab ehitusinsener Hubert Matve teada, et juba 1972.a. on juhitud tähelepanu Konuvere kivisilla riikliku kaitse alla võtmise vajadusele tema säilitamiseks.

Kuigi auväärse silla kandevõime veel rahuldas, hakkasid ta kitsavõitu sõidutee ja sellest tingitud kiirusepiirang üha suurenevale liiklusvoole takistuseks saama. Ka ei sobinud ta asend maantee rekonstrueerimise kavadega. 1975.a. tegi PI „Eesti Maanteeprojekt“ esimesed väliuurimistööd, pannes paika uue silla asukoha. Nelja aasta pärast värskendati uurimismaterjale ja seitsmeks aastaks jäi projekteerimine jälle seisma. Igas staadiumis muudeti silla konstruktsiooni. Lõplik tödokumentatsioon, mille järgi sild lõpuks ehitati, valmis 1990.a. Tööde venimist põhjustas jõepõhja keeruline geoloogiline ehitus. Kandva paekivi peal lasuv viiemeetrine kivine saviliiv-moreen ei lase tugivaiu sisse rammida.

1990.a. saadi Riist abiks sillaehitustrusti töömehed, kes agregaadiga KATO ehitasid silla sammaste tugedeks pooleteist meetrise läbimõõduga puurvaiad, mille pikkus 6 või 12 m. Järgmisel aastal ehitati silla sambad, ülejäämisel monteeriti talad kohale ja kolmandal aastal ehitati pealisehitus. Peatöövõtjaks oli RaplaTeedevalitsus. Alltöövõtjana lõi kaasa endisest Märjamaa EPT-st väljakasvanud aktsiaselts „Tala“. Nelja aasta sisse ulatunud ehitustööd lõppesid 1993.a.sügiseks. Neljaavaline 11,5 m laiuse sõiduteega ligi 88 m pikkune raudbetoonsild anti käiku 6.oktoobril 1993.

Vana ja väärikas kivisild, mis 132 aasta vältel õige mitut inimpõlve teeninud, võis nüüd rahuga vanaduspuhkusele jääda. Ja tosinajagu aastaid ta niisama mahajäetult seisiski. Endisele sõiduteele kasvas rohi. Sillasammaste kumeratele otstele ehk pilastritele tekkis lausa võsa. Alles uue sajandi kuuendal aastal jõuti asjaga niikaugemale, et Põhja Regionaalse Maanteeameti tellitud silla restaureerimine sai alata. Taas tuleb nentida, et ei saa me läbi Lätita. Just nende firma „Tilts“, kel selleks ajaks üle viieteistaastane kogemus sildade ja tunnelite alal, võttis meie arhitektuurimälestise.

Muinsuskaitse aastaraamatus 2007 märgib ehitusel arhitektuurset järelevalvet pidanud Mart Keskküla, et sild otsustati restaureerida 1909. aastast säilinud jooniste järgi. See tähendas näiteks raudtorude asendamist endisaegsete ümarpalkpiiretega kivipostide vahel. Silda ennistati poolekaupa. Teine pool jõe pidi veevoolu jaoks vaba olema. Mõnemillimeetrised kahjustused võlvkaarte pinnal säilitati ja konserveeriti. Kuni 30 mm sügavused lohud täideti kivi imiteeriva seguga ja vuugid joonistati peale. Üle 30 mm tühemikud täideti uue paekivikihiga, kasutades Orgita dolomiiti, millest sild omal ajal ehitatigi.

Jäämurdjate pealispinna dolomiitkivi asendati vastupidavam graniitkivi imiteeriva kunstkiviga. Teekatteks kasutati väikest graniidist täringukivi. Ehitustööde käigus tehti mõrdi ja kivi uuringuid. Tegeldi kivi asendamisega, proteesimisega, kunstkiviga plommimisega. Enne tegelike tööde tegemist hinnati näidissegude ja -proovide sobivust taastamiskohale.

Huviliste jaoks rajati silla kõrvale, endise veskihoone poolse nurga juurde puidust vaateplatvorm. Pimedal ajal on ehitus valgustatud ja uue silla ületajatele niiviisi märgatavam. Kogu see restaureerimistöö läks maksma 37,5 miljonit Eesti krooni.

Kirjutise lõpul ütleb Mart Keskküla rahulolevalt, et Eesti paearhitektuuris on säilitatud üks vääriskaim arhitektuurne mälestis – Konuvere kivisild, millel on kõik ühele esinduslikule kivisillale omased elemendid.

Sajanditevanuse postmaantee ehk VIA Baltica nagu me tänapäeval tavatseme ütelda, järjekordne ümberehituskava on pannud Konuvere elanikud muretsema selle pärast, et esimese klassi maanteena hakkab magistraal nende küla elu veel enam segama kui praegune liikluse tuiksoon. Teistpidi oleks kahju, kui uus trass hakkaks kulgema ida poolt linnamäge ja tuhandetel mõõdujatel jääks meie rahvuskivist ehitatud arhitektuurimälestis nägemata.

Just sillaehitus on ehitustegevuse see valdkond, kus inimõtte gigantsus ja leidlikkus, inimese visadus avalduvad eredaimalt. (Hubert Matve „Sillad läbi aegade“)

Vello Vaarma
Velise külavanem
26. veebruar 2011

